

2030年に向けた物流のあり方



池田潤一郎
いけだ じゅんいちろう
ロジスティクス委員長
商船三井会長



長澤仁志
ながさわ ひとし
副会長
ロジスティクス委員長
日本郵船会長

経団連は2025年10月14日、提言「2030年に向けた物流のあり方」を公表した。本提言では、今後5年間の物流政策の基本方針を示す次期総合物流施策大綱（以下、次期大綱）に盛り込むべき具体的施策を取りまとめた。

物流は、いわゆる2024年問題を受け、何も対策をしない場合2030年には輸送能力の34・1%が不足すると試算されている（図表参照）。また、日本の港湾や空港の国際物流拠点としての競争力は近年低下している。こうした物流を取り巻く状況

を踏まえ、本提言では目指すべき政策の方向性として「物流の持続可能性確保」と「成長戦略としての物流政策」を掲げ、その実現に向けて取り組むべき施策を以下の通り整理した。

商慣行の見直しに向けた経済界・消費者の意識改革

物流を持続可能かつ成長産業としていくためには、商慣行の見直しに向けた経済界・消費者の意識改革が不可欠である。本提言では、指定時刻の分散化と柔軟化、納品リードタイムの延長、大規模なビルや商業施設など建築物の管理者の協力、レンタルパレットの適切な契約などに向けて、商慣行の見直しを進めるべきとしている。

新モダリティシフトの推進

物流の持続可能性確保には、多様な輸送モードへのシフトが重要である。その実現のためには、労働生産性が高く、環境負荷の少ない内航海運や鉄道輸送へのシフトが不可欠であり、J-クレジット等を用いて経済的メリットを荷主に提示する仕組みが求められる。加えて、鉄道については、災害の激甚化に備えた鉄道ネットワークの強靱化、内航海運については、担い手の確保・育成・労働生産性向上に向けた取り組みへの支援を提言している。さらに、トラック輸送については、ダブル

連結トラックや自動運転トラックの実用化に向けた車体開発や法整備、航空貨物輸送については、コールドチェーンを支える機材・施設の導入に対する政府の後押しが欠かせない。

物流現場のスマート化

物流現場の効率化と担い手の負担軽減を図るためには、デジタル技術の導入に加え、積載効率の向上や荷役作業の最適化が課題である。デジタル技術の導入に向けては、トラック予約受付システム、荷待ち・荷役時間の計測システム、共同輸配送に係るマッチングシステムの導入費用を政府が支援し、広くシステムの普及を促すことが求められる。また、共同輸配送の普及にあたっては、複数荷主企業の運賃などのデータ共有のあり方について競争法に準じたガイドラインを策定することや、将来のフィジカルインターネットの実現を見据え、政府が物流単位の標準化を進めることが不可欠である。さらに、積載効率や荷役作業の最適化に向けて、パレット化の推進、フォークリフトなどの荷役機器の導入、倉庫自動化への取り組みの後押しを求めている。

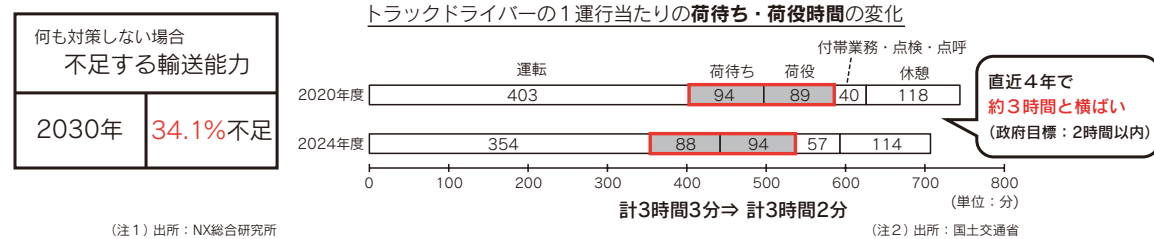
国際競争力強化・成長戦略に資する施策

近年、日本の物流拠点としての国際的な競争力は低下し、貿易立国の危機に直面している。

次期大綱のKPI達成状況などを定期的に政府が整理・公開することも必要としている。

本提言は2025年11月27日に金子恭之国土交通大臣に建議した。金子大臣からは、本提言と次期大綱の方向性は一致しているとの発言があった。政府の次期大綱において、本提言に記載した施策が多く反映され、実現されるよう、今後も活動していきたい。

図表 物流を取り巻く現状



GX推進と分野横断的な政策

その他の、本提言では、GXの推進や分野横断的な施策についても求めている。GX推進については、各輸送モードにおいて水素などの次世代燃料への転換に向けた燃料供給拠点の整備や、物流施設における太陽光発電設備の導入支援が必要である。また、分野横断的な施策としては、物流業界の担い手不足の解消のため、女性、高齢者、外国人など多様な人材が活躍できるように、荷役機器の導入などに加え、働きやすい職場環境の整備を求めている。さらに、特定荷主に選任が義務付けられる物流統括責任者（CLO）のグループ企業内での兼任の容認や、経営判断材料として



金子国土交通大臣（中央）へ建議